编者按 习近平总书记指出，“调查研究是谋事之基、成事之道，没有调查就没有发言权，没有调查就没有决策权。调查研究是我们做好工作的基本功”。定位为“国家科学思想库核心媒体”的《中国科学院院刊》，坚持问题导向，坚持从实际出发，通过调查研究为政策制定和科学决策提供依据，探索“寻求小切口、解决大问题”的智库建设创新之路。现开设“智库调研”栏目，以客观、科学、真实的调查研究展现智库的思想与观点。2023 年是“一带一路”倡议提出 10 周年。近 10 年来，《中国科学院院刊》长期、持续跟踪“一带一路”建设发展，策划出版了 4 本专刊、6 个专题，共计 140 余篇文章，聚焦“一带一路”建设举措、进展、问题与展望。上述内容多关注“一带一路”共建国家向外发展，而“一带一路”建设对国内发展有何影响，涉及不多。本期“智库调研”文章将为读者呈现来自 3 省 10 市的调查研究实况。

引用格式：胡必亮.“一带一路”的实践探索——对江苏、浙江、广东的调查. 中国科学院院刊, 2023, 38(10): 1417-1431, doi: 10.16418/j.issn.1000-3045.20230923005.
Hu B L. Practical exploration of the Belt and Road: Survey report from Jiangsu, Zhejiang and Guangdong provinces. Bulletin of Chinese Academy of Sciences, 2023, 38(10): 1417-1431, doi: 10.16418/j.issn.1000-3045.20230923005. (in Chinese)

“一带一路”的实践探索

——对江苏、浙江、广东的调查

胡必亮

北京师范大学　一带一路学院　北京　100875

摘要　基于对江苏、浙江、广东3省10市的实地调查，文章系统介绍了“一带一路”倡议提出10年来，地方政府和企业在“一带一路”建设方面开展的主要工作，包括重点打造与共建“一带一路”国家（以下简称“共建国家”）之间的交通运输通道、大力发展中欧班列、扎实推进境外经贸合作区建设、积极促进贸易和投资发展、加强科技创新合作与教育、文化交流等。文章也指出了当前“一带一路”建设中存在的主要问题和今后的工作重点。实践表明，“一带一路”建设客观地反映了地方发展的现实需求，具有历史必然性，发展前景乐观可期；同时，我们也要采取切实可行的措施，如完善组织协调机制、构建我国与共建国家开放发展大通道、完善国际融资机制等，推进“一带一路”建设可持续发展。

关键词　“一带一路”，实践探索，江苏省，浙江省，广东省，全球交通网络，中欧班列，战略规划，宏观协调

DOI　10.16418/j.issn.1000-3045.20230923005

CSTR　32128.14.CASbulletin.20230923005

修改稿收到日期：2023年10月2日

2023年是“一带一路”倡议提出10周年。为了更好地了解地方推进“一带一路”建设的具体情况、面临的主要问题及今后的工作重点，笔者作为调研小组成员之一，分别于2023年4月11—14日和5月8—13日赴江苏省南京市、太仓市、苏州市，浙江省杭州市、金华市、义乌市，以及广东省深圳市、东莞市、广州市、湛江市等地开展实地调研；通过深入港口、机场、车站、企业、社区、重点建设项目工地，现场了解情况，组织不同形式的座谈会，深入听取各界专业人士意见。在实地调研基础上，整理形成这篇调查报告，试图从地方及企业视角，梳理、归纳、总结10年来“一带一路”建设在干些什么，如何在实践中推进，目前存在的主要困难是什么，下一步重点推进哪些方面的工作等问题。撰写这篇调查报告的主要目的，就是对“一带一路”倡议提出10周年的纪念，以期在10年基础上对进一步推进这一重大倡议的更好实施提出一些看法，促使“一带一路”建设不仅对共建国家发展继续起到积极作用，更对促进我国加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，进而促进我国各地区经济社会更好发展提供支撑。

1 10年来，“一带一路”建设具体在干什么？

提到“一带一路”，很多人想到的就是我国企业到共建“一带一路”国家（以下简称“共建国家”）修铁路和公路、建电厂和码头、办工厂和企业、开商店和银行等。当然，这些都是“一带一路”建设的重要组成部分。除了国外如火如荼的建设工作，我国企业和各级政府在国内开展的大量工作，包括许多建设项目，也属于“一带一路”建设的重要组成部分。正是由于从国内到国外同步展开建设，才能有效地构建起中国与共建国家之间从基础设施到货物贸易、服务贸易，再到资金融通、民心相通等全方位的互联互通网络体系，这就是将“一带一路”建设称为共建“一带一路”的原因。通过共建，实现我国与共建国家之间的互利共赢，最终推动构建人类命运共同体。这项实地调研聚焦国内3省——江苏省、浙江省、广东省（以下简称“3省”）开展“一带一路”建设的实际情况。在调研中，首先需要了解的最基本问题就是10年来，3省在“一带一路”建设方面干了些什么、干得怎么样。基于实地调研，3省及其所辖市县、辖区企业在“一带一路”建设方面主要做了10件“事”。

1.1 以港口建设为重点，着力打造联通全球的“一带一路”交通运输通道

从地理位置上看，江苏、浙江和广东都是我国的沿海省份，也是“21世纪海上丝绸之路”建设的重点省份，因此3省都把港口建设放在了基础设施建设的优先位置。

1.1.1 江苏省

*江苏省。*江苏是我国的港口大省，全省沿江沿海共有10个港口，另外还有内河港口13个。为了构建我国与共建国家之间更好的交通互联互通网络体系，江苏重点打造了10个沿江沿海的亿吨大港——连云港港、南京港、苏州港、镇江港、扬州港、无锡（江阴）港、南通港、泰州港、常州港、盐城港。到2022年底，江苏已开通国际集装箱航线75条，港口的综合通过能力已达23亿多吨。

*南京市。*作为江苏省会城市，南京市新开辟了“南京—太仓—海防—胡志明”的集装箱外贸航线，建成了直达日本、韩国的近洋航线。此外，为了打造“一带一路”节点交通枢纽，南京市也在加紧建设国家级临空经济示范区和推进高铁枢纽建设。

1.1.2 浙江省

*宁波市。*浙江港口建设的重点是将宁波舟山港打造成为国际航运中心。2021年12月，宁波舟山港就已经成为继上海港和新加坡港之后的全球第3个3000万标箱集装箱的世界超级大港，其集装箱航线累计已达120条，海运运力全国第1位，海铁联运年业务量全国

第2位。为了进一步增强宁波舟山港的辐射能力，浙江把港口进行延伸，通过建设义乌国际陆港、华东国际联运港、义甬舟大通道，进行陆海统筹，实现义甬舟沿线地区与宁波舟山港一体化发展。2022年义甬舟大通道沿线通过“中欧班列+海铁+海运”多式联运方式，实现货物贸易进出口总额2.72万亿元，占全省的58.11%[①]，这充分说明，延伸宁波舟山港的成效是显著的。

温州市。与此同时，浙江开始大力提升温州港的能级，重点建设温州港面向东南亚的航运通道，一方面可以增强浙江对东南亚的贸易能力，另一方面有利于加速实现把温州建设成为浙江经济“第三极”的发展战略目标。

杭州市。从空港建设来看，在2017年杭州市成功获批国家临空经济示范区后，经过几年的建设，以萧山国际空港枢纽为核心的“空中丝绸之路”已基本建成，初步形成了覆盖全球五大洲的国际航线网络体系。

1.1.3 广东省

1.1.3.1 大力推进港口建设及转型发展

广东是沿海大省，具有港口发展的天然优势。全省共有21个港口，其中14个沿海港口，共有5个港口已发展成为亿吨级大港——广州港、深圳港、珠海港、湛江港、东莞港。为适应“21世纪海上丝绸之路”建设需要，截至2022年底，广东已累计开通国际集装箱班轮航线共496条，其中深圳港294条、广州港157条，联通100多个国家和地区的300多个港口[②]。广东在国际上所缔结的友好港口数已达89对，其中有50对是“一带一路”沿线国家港口。根据新华社中国经济信息社联合波罗的海交易所发布的《新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告（2022）》，广州港国际航运发展指数排名2022年已经上升到第13位，深圳港也上升到了第17位。

（1）加速数字化转型发展力度。近年来，广东各港口都加速推进数字化转型发展力度，充分利用5G通信、人工智能、物联网、北斗系统、区块链、无人驾驶等技术改造提升港口的智慧化程度，实现港口、航运、通关、贸易等数据实现互联共享，并大力推进绿色低碳发展。深圳妈湾港、广州港南沙四期自动化码头树立了很好的样板。深圳妈湾智慧港数字化转型升级后，其现场作业人员减少80%，综合作业效率提升30%，安全隐患减少50%，碳排放量减少90%。

（2）推进运输方式转型发展。广东各港口大力推进运输方式的转型发展，主要采用多式联运方式，形成了“东盟—广东—欧洲公铁海河国家多式联运”“广东盐田港亚太—泛珠三角—欧洲国际集装箱多式联运”等模式。为了进一步增强国际航运服务功能，广东各港口还大力推进港产城深度融合发展，创建临港经济区。

（3）典型代表港口。① 广州港。1000多年前，广州就是海上丝绸之路的一个重要起点，属于历史上海上丝绸之路的主港。共建“一带一路”倡议提出以来，广州港集团的集装箱航线增加较多，从2015年的150条增加到2022年底的263条，其中外贸集装箱班轮航线从67条增加到157条，通往共建国家航线增加到131条；尤其是广州港所属的南沙港区发展很快，目前已开辟185条班轮航线，其中外贸航线151条。2022年广州港集团完成的货物吞吐量达5.59亿吨，集装箱吞吐量2338万标箱。目前广州港已经成为国际集装箱干线港之一，尤其是成为通往非洲、东南亚和地中海地区的核心枢纽港。广州港十分重视与国际港务公司的合作，2001年与新加坡国际港务集团共同投资

① 数据来源为调研中地方政府提供的相关资料。

② 数据来自笔者调研过程中广东省交通运输厅提供的相关资料。

经营专业化深水集装箱码头——GCT码头，累计完成外贸集装箱339.37万标箱；2006年与丹麦的马士基集团共同投资经营南沙二期码头，航线通达全球100多个国家和地区的400多个码头，累计完成外贸集装箱吞吐量5 167.56万标箱。② 深圳港。深圳港尽管是个比较新的港口，但发展很快，其集装箱吞吐量也超过了3 000万标箱，居全球第4位。③ 湛江港。湛江港是共建“一带一路”的支点港口，为了适应“一带一路”建设需要，该港正在努力建成为矿石、石油、煤炭、粮食、木材、钢材、化肥、硫磺等大型物流集散分销中心和区域性国际物流中心。④ 徐闻港。徐闻港也正朝着建成为促进环北部湾经济圈“一带一路”发展的重要港口而努力。

1.1.3.2 大力推进国际航空枢纽建设和高铁建设

除了港口，广东也在大力推进国际航空枢纽建设，其中广州白云机场的建设重点在于推进其基础三期扩建工程，以进一步增加国际航线，同时也在准备增加国际货运服务。深圳机场疫情前的国际客运通航城市已达60个，覆盖“一带一路”沿线国家的30多个城市，国际及地区旅客吞吐量近600万人次；货运通达9个“一带一路”沿线国家的11个城市（吉隆坡、胡志明、迪拜、沙迦、曼谷、克拉克、马尼拉、利雅得、莫斯科、雅加达和新加坡市）。深圳机场今后将进一步增加通航国家和航线，同时增加国际货运业务。

从高铁建设来看，广东将在未来几年重点建设通往东盟国家的高铁线，增强广东与东盟国家之间的人员和货物联通水平。

1.2 促进中欧班列高质量发展

中欧班列已成为“一带一路”建设最亮丽的金字招牌。通过中欧班列，我国各地都在不同程度上加强了与“一带一路”沿线国家之间的经贸合作，也对稳定产业链供应链甚至构建新的产业链供应链起到了重要支撑作用，3省的情况也不例外。

1.2.1 江苏省

中欧班列“江苏号”现已开通线路共23条，覆盖欧洲17个国家的20多个城市、中亚5国的近50个城市、东南亚4国的6个城市。2022年，江苏省开行到中亚、东盟、老挝、俄罗斯、蒙古国的班列数量都有所增加，共计开行1 973列，在2021年的1 800列和2020年的1 395列的基础上继续有所增加，2023年计划是2 000列；2022年，江苏省全年班列进出口货值281.8亿元，同比增长10.3%。连云港自2017年以来所开行的中欧班列数累计已达3 872列，其中2022年开行728列，同比增长17.7%；南京市2022年开行中欧班列数311列，同比增长32.79%[③]。

为了促进中欧班列高质量发展，江苏省采取了4方面措施：① 全省统筹，成立专业化国际运输公司。把南京、徐州、苏州、连云港、南通5市的班列资源加以整合，于2020年8月28日组建了“江苏省国际货运班列有限公司”，通过该公司来统筹资源，进一步提升江苏中欧班列的运行效率。3年来的实践表明，这一措施对于改变以往运行规模小、运行效率低的情况起到了显著的积极效果。② 优化整合原有线路，形成城市分工不同的专业化线路。除了成立专业化公司外，江苏还对线路进行了调整，形成了专业化的线路。例如，南京市只重点对接俄罗斯和中老铁路线；苏州主要对接欧洲线；连云港重点对接亚洲线路包括东南亚、中亚、蒙古国、日本和韩国；南通主要对接东盟线尤其是对接越南线；徐州则正在被建设成为一个重要的枢纽中心，逐步成为中欧班列的汇集点。③ 需求导向，开辟新线路。从市场需求的现实情况出发，江苏省近年来还开通了一些新线路，如苏州—芬兰赫尔辛基、连云港—俄罗斯莫斯科、南京—荷兰蒂尔堡

③ 数据为江苏省国际货运班列有限公司提供。

等。④ 满足客户定制需求，开辟特色线路。根据客户需要，江苏省开行了一些特色班列：开行了重点企业专列，其中，南京“LG专列”2022年就开行了16列，“徐工机械专列”开行了42列，货值达9 726万美元，为徐工集团降低综合物流成本约6 500万元；开通了一些跨境电商专列，如苏州班列为20多家跨境电商运送出口商品428个标箱；以及邮政“快递”出海专列和商品车等特色班列。

通过这些措施，中欧班列对于江苏省构建新发展格局直接起到了重要推动作用：① 中欧班列促进了贸易发展，进而带动了产业发展。例如，中林集团由于通过中欧班列从“一带一路”沿线国家进口木材，便在徐州投资建设了中林陆港产业园，发展木材贸易、加工、配送等业务。② 中欧班列也拓展了贸易发展新业态。例如，将进口商品通过直播带货的方式进行销售，进口商品销量大幅增长甚至销售一空。

1.2.2 浙江省

浙江。义乌小商品市场的货物品种多、数量大，世界闻名。长期以来，这些小商品都是通过宁波港和上海港出口到欧洲，或是通过卡车先将货物拉到新疆的口岸，然后出口到俄罗斯和中亚国家。直到2014年11月18日“义新欧”中欧班列正式开通后，情况才发生了积极变化——利用铁路运输，将货物分别通过义乌平台（以欧洲线路为主）和金东平台（以中俄、中亚线路为主）出口运送到西班牙、俄罗斯、白俄罗斯、越南、老挝、土耳其、拉脱维亚、捷克、比利时、英国、法国等国，以及中亚国家，然后进口回奶粉、粮食、有色金属等商品。截至2022年底，“义新欧”中欧班列运营线路已达22条，其中中欧方向（含中俄）18条、中亚方向2条、其他方向2条；累计运行班列6 724列，累计发送货物55.2万标箱。2022年开行班列数就达到了2 269列，商品向火车站点周边辐射的范围多达51个国家（地区）的160多个城市。

为了促进地方经济发展，浙江“义新欧”中欧班列也推出了特色运营模式：① 积极推行“‘义新欧’中欧班列+企业号”运营模式。通过开行吉利汽车、跨境电商、光伏、冷链等专列，为相关企业提供专门服务，“义新欧”中欧班列直接把吉利汽车的宁波工厂与白俄罗斯的工厂紧密对接，运输周期从海运所需的55天缩短至18天。② 积极开行地方号专列。到目前为止已开行“永康号”“武义号”等地方班列。③ 积极发展转口业务。开行过境中转班列，如中亚—日韩、中亚—马来西亚、越南—哈萨克斯坦、韩国—哈萨克斯坦等过境中转班列。

“义新欧”中欧班列货源主要地为浙江本省，占73%，其他的少量货源主要地来自江苏、上海、安徽等。因此“义新欧”中欧班列对促进浙江省的货物贸易出口起到了重要推动作用。

为了更好地打造“一带一路”中欧班列华东区域集结中心，浙江省金华市目前正投资130亿元，打造华东国际联运港。项目完工后，“义新欧”中欧班列每年的发车量可提高到7 000列，是现在年开行量的3倍；同时也在国外的一些重要站点加强了运营中心建设，以及根据需要增加了新的线路，如2023年金东平台就新增了金华到中东欧和金华到东盟国家的线路。此外，“义新欧”中欧班列的信息化建设也在大力推进之中。

1.2.3 广东省

相较于江苏省和浙江省的情况，广东省的开行班列数比较少一些，2022年只开行了967列，同比增长122.3%；2022年发送集装箱86 774标箱，同比增长102.90%；出口货值31.70亿美元，同比增长62.73%。

广东省的中欧班列目前分布在8个平台，其中广州市4个、东莞市2个、深圳市1个、江门市1个，主要是联通欧洲、中亚和东盟国家的越南和老挝，目前共联通了30多个“一带一路”沿线国家，为8 178家企业提供产品进出口服务。鉴于大湾区建设目前已成为广东省全局发展中的一项重要任务，因此广东省的

中欧班列发展需要有新思路，如着力打造大湾区中欧班列集结中心等，以更好地整合资源，优化布局，提高中欧班列在这一地区的运营效率。

1.3 扎实推进“一带一路”产业园区建设

“一带一路”产业园区建设或境外经贸合作区建设，是“一带一路”建设的另一张亮丽名片，江苏、浙江和广东都十分重视这项建设工作。

1.3.1 江苏省

“一带一路”建设10年来，江苏省共在6个国家建设了7家境外园区，其中3个境外园区属于国家级园区——柬埔寨西哈努克港经济特区（以下简称“西港特区”）、埃塞俄比亚东方工业园、中阿（联酋）产能合作示范区；其他4个境外园区属于省级园区，即印尼东加里曼丹岛农工贸经济合作区、江苏—新阳嘎农工贸现代产业园、印尼吉打邦农林生态产业园、徐工巴西工业园。7个境外园区占地总面积1220平方千米，总投资36.8亿美元，入园企业344家，总产值74.9亿美元，已给东道国纳税2.2亿美元，为当地创造了5.1万个新的就业岗位。在这7个境外园区中，柬埔寨西港特区的发展形势目前是最好的：入园企业（机构）已达175家，累计投资额18.9亿美元，总产值50.6亿美元，2022年进出口总额24.93亿美元，占到柬埔寨全国贸易总额的4.8%，为当地的3万人提供了就业机会。

江苏省目前开始加速培育更多的省级国际合作园区，已经认定了18家省级国际合作园区，包括连云港市的3个园区——中哈物流基地、上合物流园和东中西示范区。其中，中哈物流基地2014年就已启用，到2022年已累计完成过境换装量168.6万标箱；连云港市与哈萨克斯坦合作建设的“霍尔果斯—东门”无水港项目也累计完成过境换装量113万标箱；连云港市还准备与哈萨克斯坦国铁公司共建第3条中哈过境运输通道。

1.3.2 浙江省

浙江省投资建设的境外经贸合作区共有18家，数量目前位居全国第一，其中国家级合作区4家——泰中罗勇工业园、越南龙江工业园、俄罗斯乌苏里斯克经贸合作区、乌兹别克斯坦鹏盛工业园，省级境外经贸合作区14家——塞尔维亚贝尔麦克商贸物流园、印度尼西亚纬达贝工业园、北美华富山工业园、杭州硅谷协同创新中心、乌兹别克斯坦农林科技农业产业园、中柬国际农业合作示范园区、浙江海亮股份有限公司（美国）工业园区、华立柬埔寨农业园、百隆（越南）纺织园区、贝宁中国经济贸易发展中心、大摩拉岛石油炼化工业园、捷克（浙江）经贸合作区、印度尼西亚OBI产业园、迪拜义乌中国小商品城。数据显示，2021年，在不包括印度尼西亚OBI产业园和迪拜义乌中国小商品城的情况下，16家境外经贸合作区的建区企业累计投资为177.12亿美元，园区入驻企业640家，累计投资额133.64亿美元。这些企业主要从事加工制造、资源开放利用、科技研发、农业生产与加工、商贸物流等产业与服务活动。到2021年底已在当地年纳税5亿美元，解决当地就业5.85万人。

在浙江的境外园区建设中，泰中罗勇工业园是最早创建的一个园区，2005年就已开工，但开发建设速度一直很慢，直到2013年“一带一路”倡议提出后，园区建设才进入快车道。截至2022年底，泰中罗勇工业园累计入驻企业182家，开发建设面积已经超过了10平方千米，带动中国对泰投资超过45亿美元，为当地4.5万多人提供了新的就业机会。

1.3.3 广东省

广东省在共建国家建设的境外经贸合作区共有7家，都是省级境外经贸合作区，即广垦泰华天然橡胶加工产业经贸合作区（泰国）、中国·越南（深圳—海防）经济贸易合作区、尼日尼亚广东经济贸易合作区、西格玛产业园（尼日尼亚）、乌干达—中国（广东）国际产能合作工业园、华坚埃塞俄比亚轻工业

城、TCL波兰经贸合作区。截至2022年底，7个境外合作区累计投资20.7亿美元，创造产值93.8亿美元，入驻企业158家，带动货物进出口23.8亿美元，上缴东道国税费2.2亿美元。

以深圳市投资控股有限公司在越南海防建设运营的中越经贸合作区为例，合作区面积3105亩，有37家中国企业已经入驻，多数都是深圳企业（主要是组装电子产品和机械产品），合作区的累计产值达23.5亿美元，已为当地创造1.5万个就业机会。

1.4 促进“一带一路”国际产能合作

浙江省目前主要依托2个国别合作平台在推进“一带一路”国际产能合作：宁波中东欧经贸合作区、金华中非经贸文化交流合作示范区。当前合作只是一个开始，还没有形成重大的实质性合作成果。此外，浙江也通过华商华侨的力量，大力推进中国（温州）华商华侨综合发展先行区建设，同时也在积极推进浙江（青田）华侨经济文化合作示范区建设。

从企业层面来看，浙江义乌小商品城在迪拜建设的迪拜义乌中国小商品城已正式投入运行（与迪拜环球港务集团共同开发建设），已经辐射到周边的其他中东国家、北非国际和欧洲国家近10亿人口的消费市场；浙江红狮集团在印度尼西亚、老挝、尼泊尔、缅甸等“一带一路”沿线国家投资建设的大型水泥项目比较成功。本次实地调查的浙江正泰太阳能科技有限公司，专注于提供清洁能源解决方案，该公司积极参与共建“一带一路”，已在泰国、越南、保加利亚、新加坡、埃及、马来西亚、韩国、柬埔寨、南非、阿尔及利亚等国建设了一些地面光伏电站和开展了一些与光伏相关的业务。

广东省积极鼓励企业加强与东南亚、中东、非洲等地区开展产业合作，重点在共建国家布局发展现代轻工纺织、智能家电、电子信息、现代农业与食品等产业，同时积极支持企业在这些国家在高新技术领域的投资并购活动。本次实地调研的乐土生命科技投资有限公司，其基本思路就是“‘一带一路’先行”，努力满足“一带一路”沿线国家对生物药的需求，目前已开始在沙特阿拉伯、埃及、阿曼等国建设制剂生产厂，以后还将向北非国家和东南亚国家尤其是印度尼西亚市场拓展。

1.5 “一带一路”贸易合作稳步发展

江苏省。江苏省是我国外贸进出口大省，2022年外贸进出口总额为5.45万亿元人民币，位居全国第2位，其中对“一带一路”沿线国家进出口1.49万亿元人民币，占全部进出口总额的27.3%[1]。2022年，南京市对“一带一路”沿线国家进出口总额1 849.5亿元，在“一带一路”沿线国家完成承包工程营业额累计为14.4亿美元。

浙江省。共建“一带一路”10年来，浙江省与“一带一路”沿线国家之间的货物贸易进出口额从6 271.7亿元人民币增加到17 259.3亿元人民币，年均增长11.9%[2]；2022年，浙江省与沿线国家之间的进出口额占到其贸易总额的35%，高于全国33%的平均水平。杭州市2022年对“一带一路”沿线国家货物贸易进出口额为1 688亿元人民币，同比增长12.9%；金华市2022年对“一带一路”沿线国家货物贸易进出口额为2 471亿元人民币，占全省的14.3%，居全省第2位。

广东省。广东省2013—2022年与“一带一路”沿线国家之间的货物贸易进出口额从1.1万亿元人民币增加到2.3万亿元，年增长8.2%，与全国的年均增长率基本一致。10年间累计进出口15.8万亿元，其中出口9.9万亿元，进口5.9万亿元[3]。

1.6 积极开展“一带一路”双向投资

江苏省。江苏省一直都是我国引进外资的大省。2022年江苏省实际使用外资305亿美元，位居全国第1位，其中“一带一路”沿线国家当年在江苏新增企业281家，对江苏省的实际投资额为33.6亿美元，同比大幅增长128.4%，但占江苏省全部实际使用外资的

比例并不高，只占11%。从江苏省对“一带一路”沿线国家的投资情况来看，2014年江苏共在38个“一带一路”沿线国家投资，现在增加到了56个国家，投资行业也从37个增加到了73个。2000年，江苏省在“一带一路”沿线国家新增投资项目262个，实际投资额21.8亿美元，同比增长61.5%。

广东省。“一带一路”倡议提出10年来，广东省对“一带一路”沿线国家的实际投资从2013年的3.8亿美元增加到了2022年的4.2亿美元，年均增长1.1%；广东省10年累计在沿线国家设立企业（机构）1 468家，实际投资48.4亿美元。“一带一路”沿线国家2013年对广东省的实际投资为47.4亿元，2022年达65.7亿元，年均增长3.7%；“一带一路”沿线国家10年累计在广东投资9 659个项目，累计实际投资额为540.3亿元人民币。

1.7 加强“一带一路”科技创新合作

在共建国家中，部分国家的科技创新水平较高，如韩国、新加坡、俄罗斯、奥地利、意大利、卢森堡、葡萄牙、新西兰、智利等国，因此3省都很重视与这些国家开展科技创新合作[④]。

江苏省。江苏省10多年前就与新加坡、奥地利、捷克等国达成了科技产业研发合作计划，支持双边企业在生物医药、电子信息、能源环境等领域开展技术交流和合作研发，并启动了中国—中东欧国家技术转移中心实体化运作，支持双边开展技术合作和技术转移。江苏省部分高校（如南京农业大学、苏州大学、东南大学等）还与一些共建国家联合共建了作物分子生物学、文化遗产保护、智慧防灾等领域的实验室。南京市在24个共建国家建立了31家海外协同创新中心，包括意大利、新加坡、俄罗斯等国。

浙江省。“一带一路”倡议提出以来，浙江已累计在共建国家布局建设了42家省级国际科技合作载体，并获批了4家国家级“一带一路”联合实验室。

广东省。实地调研期间，笔者参观了广州中新知识城，中国和新加坡在此建立了中-新国家联合研究院，该研究院主要在生命健康、新材料、人工智能、新能源、污染控制与环境修复、绿色建筑、智慧城市等领域开展联合研发。

1.8 打造一批“一带一路”重点城市

江苏省。在打造“一带一路”重点城市上，江苏省的定位布局十分清晰，正在努力把南京打造成为“一带一路”科创中心，把徐州打造成为东西双向开放的内陆型中转枢纽港，把南通的通州湾建成为新的出海港口，把苏州建设成为“一带一路”综合性产业创新中心，把扬州建设成为世界运河之都、世界美食之都和东亚文化之都。

浙江省。浙江省也在全力把杭州、宁波、金华、义乌、嘉兴等城市打造成为“一带一路”重点城市。

1.9 加强“一带一路”人文交流

“一带一路”人文交流工作涉及面很广，本次调研的3省都充分从自身优势出发，做出了特色和亮点。

江苏省。① 发挥江苏高校多的优势，扩大从共建国家招收留学生的数量。2015年以来全省已有103所高校招收了外国留学生，总人数已达26.5万人，来自82个国家，其中来自共建国家的留学生21.3万人，占来江苏省留学总数的80.4%。而且近年来学历生比重越来越高，目前已达75%。在增加招收留学生数量的同时，江苏的一些高校也主动地“走出去”。35所高校（包括高职院校28所、本科院校7所）在共建国家举办了69个境外办学项目，开设了80个专业，培养了本土人才约11万人。② 继续推进缔结友好城市工作，江苏省已与64个国家缔结了352对国际友好省州

④ 通常情况下，科技合作的内容是放在“民心相通”或“人文交流”中展开讨论的，但为了强调科技合作的特殊重要性，笔者在本报告中单独讨论这一问题。

和城市，数量居全国第1位。③ 举办一些特色论坛、博览会等，如世界运河城市论坛、大运河博览会、“一带一路”国际友城交流周等。

浙江省。浙江省主要聚焦举办世界级的重大活动、博览会等。例如，2016年在杭州举办了二十国集团（G20）峰会，2023年又在杭州举办亚运会和亚残运会。此外，浙江省还成功地举办了全球数字贸易博览会、中国-中东欧国家博览会、世界互联网大会乌镇峰会、世界互联网大会、中国-阿拉伯国家广播电视合作论坛、产业链供应链韧性与稳定国际论坛、全球重要农业文化遗产大会等博览会和论坛、中非文化合作交流周暨中非经贸论坛、海丝港口国际合作论坛等。此外，浙江省在“一带一路”职业教育方面也很出色，举办了海外“丝路学院”29家，还有3所“鲁班工坊”入选国家级“鲁班工坊”。

广东省。广东省华侨较多，在世界160个国家和地区共有3 000多万粤籍华侨华人，主要分布在东南亚国家。广东省通过举办“华侨华人粤港澳大湾区大会”，比较好地凝聚了华侨华人力量，共同推进“一带一路”建设。此外，广东省所缔结的友好城市数量全国第2位，共有204对，因此，广东也积极利用这个平台开展人文交流活动；在论坛方面，本次调研了解到，比较有影响的论坛如“从都国际论坛”，这是一个民间外交的品牌活动，已经产生了比较大的国际影响。

1.10 做好“一带一路”综合服务工作

江苏省。江苏在综合服务方面做了5件具体且广受欢迎的实事：① 为在共建国家工作的外派人员提供个人保险。通过“江苏省对外投资和经济合作外派人员人生意外伤害及安全防卫保险”专项而提供保费，省财政承担80%的费用，“一带一路”10年来，该保险项目已为超过12万人次提供了保险。② 为参与共建“一带一路”的企业提供保险。联合中国出口信用保险公司，共同打造“江苏企业走出去统保平台”，2015年12月到2022年底的承保项目有1 069个，提供了297.7亿美元的保额。③ 建设“全程相伴”江苏走出去综合服务平台。为企业在政策咨询、业务开展、人才培训、风险防范等方面提供全方位服务。④ 搭建科技服务平台。如中国-中东欧国家技术转移中心、“一带一路”创新合作与技术转移联盟等，为企业提供科技服务。⑤ 强化安全保障防范工作。全面建立境外安保机制，采取系统性预案措施。

浙江省。浙江省充分发挥“一带一路”综合服务联盟和“一带一路”律师联盟杭州中心的作用，为参与共建“一带一路”的企业和个人提供专业服务。

2 “一带一路”建设怎么干？

在这次实地调研过程中，笔者主要了解地方政府在“一带一路”建设过程中的行为、作用和效应；同时也调研了一些企业及其经营管理情况，这有助于从企业的角度思考和研判一些相关问题，但调研重点还是在地方政府策划、组织、管理、推进“一带一路”建设方面的情况。因此“一带一路”建设怎么干，主要是从地方政府的角度来加以展开讨论。

从江苏、浙江、广东3省及多个城市政府部门的情况来看，对于“一带一路”建设怎么干这件事，笔者观察到3省及其城市之间具有高度的一致性，基本上都是通过4个步骤来推进。

（1）明确定位。明确本省（市）在“一带一路”建设中的地位、角色和作用，尤其要深入学习和理解习近平总书记对不同省市在“一带一路”建设方面所作出的战略性判断和战略定位，然后采取必要的政策措施把这些战略性判断、战略定位落到实处。例如，2014年12月，习近平总书记在江苏调研时指出，“江苏处于‘丝绸之路经济带’和‘21世纪海上丝绸之路’的交汇点上，要按照统一规划和部署，主动参与‘一带一路’建设，放大向东开放优势，做好向西开放文章，拓展对内对外开放新空间”。这就为江苏积

极主动融入共建“一带一路”指明了方向、提供了遵循，江苏省在“一带一路”建设中“交汇点”的战略定位就十分明确了。南京市委、市政府根据“交汇点”战略定位，随即提出了南京市在“一带一路”建设中的4个战略性功能定位：①联通“一带一路”节点的“交通枢纽”；②汇聚“一带一路”科创资源的“创新名城”；③打造“一带一路”经贸合作的“产业地标”；④引领“一带一路”人文交流的“交往门户”。

（2）编制总体规划。在各省（市）明确其战略定位后，各级党委和政府一般都会提出“一带一路”建设指导意见，并组织力量编制关于“一带一路”建设总体规划。例如，江苏省委、省政府就于2018年12月出台了《关于高质量推进“一带一路”交汇点建设的意见》；2021年2月，江苏省政府发布的《江苏省国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》中也有“一带一路”建设相关内容。南京市根据江苏省委、省政府发布的相关文件，制定了《关于高质量推进“一带一路”交汇点重要枢纽城市建设的实施意见》和《南京市“十四五”“一带一路”交汇点重要枢纽城市建设规划》等重要文件。浙江省委、省政府也制定出台了《浙江省打造“一带一路”枢纽行动计划》等。当然，仅有总体规划是不够的，一般各个相关职能部门都会根据这些总体规划，进一步制定出详细的具有可操作性和可实施性的详细规划。

（3）系统推进落实。根据各自的定位和总体规划的要求，各地政府都会构建一套完整的关于“一带一路”建设的工作推进体系。一般还会专门设定一些关于“一带一路”建设的考核指标，以推进和测评以上各体系工作的完成情况。以浙江省为例，其完整的“一带一路”建设工作推进体系主要由4个方面的系统工作组成：①建立“1+X”领导机制——“1”是指省委推进“一带一路”建设工作领导小组，“X”指各专题小组，共有20多个，构建起系统的工作机制；②形成“1+X”的规划体系——“1”是指《浙江省打造“一带一路”枢纽行动计划》，“X”是指各部门制定的推进“一带一路”建设的专项规划、具体计划和具体方案；③完善“1+X”的政策体系——“1”是指《中共浙江省委 浙江省人民政府关于以“一带一路”建设为统领构建全面开放新格局的意见》，“X”是指各相关领域的政策举措；④构建“1+X”平台体系——“1”是指中国（浙江）自由贸易试验区，“X”是指其他开放试验平台如宁波“一带一路”综合试验区等。

（4）做好宣传工作。各省（市）都很重视“一带一路”宣传工作，积极开展“一带一路”建设实地调研，定期举行相关论坛并组织相关培训，讲解和宣传“一带一路”建设形势与政策，及时梳理海外“一带一路”建设舆情，并提出对策方案，有效化解“一带一路”建设风险。江苏省和浙江省都建了“一带一路”门户网站——江苏“一带一路”网、浙江“一带一路”网。广东省尽管还没有专门建起门户网站，但在广东省发展和改革委网站上设有专题专栏——“广东与‘一带一路’建设”。

3 “一带一路”建设遇到的主要困难和问题

通过这次实地调研，笔者详细地了解到江苏、浙江、广东3省10年来开展的“一带一路”建设具体工作，以及各方面所取得的一些重大成就。同时，笔者通过实地调研也了解到3省在“一带一路”建设过程中遇到的一些困难，目前比较具有共性的问题主要表现在8个方面。

（1）外贸需求减弱，导致海运需求萎缩。由于国际环境的变化，目前我国沿海省份的外贸市场需求有所减弱，因此外贸海运总需求也相应地有所萎缩，这样就导致集装箱吞吐量减少，海运集装箱班轮航线数2023年以来有所减少。3省在不同程度上都存在这个问题，尤其是对外贸海运依赖程度比较高的港口问题更为凸显。例如，深圳港的外贸箱量占比一般都超过

90%，2023年以来所减少的海外航线较多，因此深圳港2023年的业绩压力较大。由此可推断，其他港口2023年也将面临类似压力。

（2）*产业甚至产业链外迁现象愈发普遍。*近年来，国内部分产业甚至产业链外迁的现象较为普遍，尤其是江苏、浙江和广东3个沿海省份更为突出。以江苏为例，电子电气、纺织服装企业外迁的比较多，既有外资企业，也有国内企业。广东的制造业总体上也存在产业外迁问题。这些企业、产业向外转移尤其是向周边国家外移的直接原因有的是配套需要，上游的企业外迁了，有些中下游企业也就跟着外迁；有些企业是出于成本的考虑；还有些企业是因为市场变化而外迁。

（3）*国际局势复杂，导致科技创新合作项目减少。*近年来，美国在科技方面打压中国，间接导致近年来有些科技发展水平比较高的共建国家，也暂停了过去多年来与我国一些省市的科技合作项目。笔者这次实地调研中，就遇到了这种科技创新方面的合作项目减少的情况。

（4）*中欧班列仍然供不应求。*尽管中欧班列的发展速度已经很快，但与现实需求相比，还是处于供不应求的状况。实地调研结果表明，相对于江苏省的产能出口而言，目前给该省分配的中欧班列计划数太少，而且线路布局也有相当大的调整空间。因此，需要尽快增加班列数量，尤其是应该尽快增加开往俄罗斯、中亚的去程班列。广东也存在类似情况，甚至矛盾更大，因为国家有关部门目前分配给广东的中欧班列数比江苏的更少。相对而言，国家有关部门分配给浙江的班列数量是3省中最多的，但与现实需求相比，"义新欧"中欧班列的配给量也偏少，不够用。为什么3省都面临着同样的问题？一个最直接的原因就是这3省都是我国的制造大省，生产能力极强，生产的商品品种多、数量大、品位高、价格合理，因此国际市场的需求量大。因此继续提升中欧班列供给能力、完善和改进中欧班列运行机制，仍然需要中央相关部门和地方政府、企业等共同作出进一步的努力。

（5）*部分企业对于投资"一带一路"国际市场积极性不高。*从实地调研的情况来看，尽管总体上地方政府和部分企业对于推进"一带一路"建设的积极性很高，但也有相当多的企业对于投资国际市场尤其是对于投资共建"一带一路"国际市场的积极性并不高。出于对当前国际形势变化不确定性的担忧，以及对共建国家的政治风险、法律风险、经济风险等因素的考虑，谨慎"走出去"的态度是可取的，但有些行业和企业目前在国内市场上的竞争强度已经很高了，"内卷"的形势十分严峻，积极开拓"一带一路"市场应该是更好的选择。因此，加强为企业"走出去"提供市场分析、安全保障、海外保险等的服务业具有很大发展空间。

（6）*在国际高标准投资、贸易、人才等对接的体制机制上存在差距。*我国在与国际高标准的投资、贸易、人才等方面的对接上还存在一定差距。例如，信息网络开放问题、跨境数据流动问题、高端人才引进问题、货物的自由流动问题、资本自由流动问题等。

（7）*海外利益保护亟待加强。*海外利益保护对我国而言是一个新问题，但伴随着"一带一路"建设向广度和深度发展，这个问题越来越重要。但目前看我国的保护能力还不强，导致我国企业在海外投资的风险相对比较高。

（8）*我国"一带一路"国际传播能力不够强，急需讲好"中国故事"。*我国的"一带一路"国际传播能力还不够强，共建"一带一路"的真实故事并没能很好地在国际上得以有效传播，导致有些国家和有些人对"一带一路"倡议和"一带一路"建设问题不了解、有误解；有些国家和有些人尽管是肆意抹黑和恶意攻击"一带一路"，我们也没能有力地对这些国家和这些人进行有效批驳，造成了一些不好的国际影响。

4 “一带一路”建设如何新作为？

在当前形势下，基于从实地调研中了解到的情况，3省今后进一步推进“一带一路”建设的工作重点将主要集中在6个方面。

（1）把“一带一路”建设与构建新发展格局紧密结合起来，这是3省共同的新思路和新战略。以江苏省为例，该省今后的工作重点就是要做好3个“紧密对接”：① 通过加强海铁联运、公铁水联运等方式，更好地把“丝绸之路经济带”上的新亚欧大陆桥经济走廊建设与江苏沿这条走廊的地方经济发展实现更加紧密的对接，让这条重要走廊的潜力更好地发挥出来；② 利用江苏沿长江的优势，推进长江经济带与“21世纪海上丝绸之路”的紧密对接；③ 在加强以上两个对接的基础上，把国内开发区与境外经贸合作区的产业发展实现紧密对接，推进国内国际产业发展上新台阶。

（2）进一步促进中欧班列高质量发展。目前需要重点研究和切实解决的具体问题主要有3个：① 大力加强中欧班列集结中心建设。3省都希望在这方面有所作为，其客观原因就在于这3省都是制造大省、贸易大省、经济强省，产能丰富，货源充足，而且不论是长三角、还是珠三角或粤港澳大湾区，运输中心的腹地都很广阔，可持续发展能力强。但目前的中欧班列集结中心都建在中西部地区，东部沿海地区目前还没有建设集结中心，因此需要加强集结中心在这一地区的建设。从客观条件来看，目前有强烈要求的省市基本上都具备了良好的条件，如江苏的连云港市和徐州市、浙江的金华市和义乌市、广东的东莞市等。② 增加中欧班列发运配额数量。3省都提出需要国家增加中欧班列发运配额数量的要求，这是由3省经济发展的客观需求所决定的，具有客观必然性，因此需要国家协调解决。③ 完善中欧班列的运行机制问题。包括规范补贴的问题，有效监管低价揽活、盲目竞争的问题，以及民营企业参与中欧班列经营的问题等。

（3）进一步鼓励和支持“一带一路”园区建设。3省也都希望国家决策层尽快多批一些境外经贸合作区建设项目，为更多企业提供在境外开发建设经贸合作区的机会；同时，3省也都在积极支持建设企业进一步提高境外经贸合作区的档次，推动实现境外经贸合作区高质量发展。

（4）更加重视跨境电商发展。以跨境电商的更高水平发展促进我国与共建国家之间的贸易发展；与此相适应，进一步加强在共建国家的海外仓建设。

（5）加强我国与共建国家之间的科技合作。大力推进我国实用的应用技术向共建国家的转移和推广，用科技支持和帮助共建国家减贫、减碳，促进其绿色经济、数字经济、新能源、现代农业、卫生健康等方面更快更好发展。

（6）加强在共建国家办学力度。培养更多知华、友华、爱华的年轻一代优秀人才，为我国在共建国家的基建项目建设、境外经贸合作区发展、国际产能合作、科技合作、文化交流等各方面提供高质量的本土人才支撑。

5 感受与建议

通过这次对江苏、浙江和广东3省的“一带一路”建设情况开展实地调研，笔者了解到了不少现实的真实情况，包括成就与问题，听到了地方政府（包括省政府、市政府、区政府及其相关职能部门）的意见和看法，实地走访和调查了从事新能源、互联网、医药、电子商务、园区建设、港口建设、机场建设、金融服务、法律服务等方面的企业，形成了2个基本判断和5个相关建议。

5.1 2个基本判断

第一个基本判断：“一带一路”建设是我国发展进程推进到目前阶段的客观现实需求，大势所趋，势在必然。

笔者之所以形成这样一点基本认识与判断，主要基于笔者在调研中感受和了解到的3个基本事实：① 地方各领域的发展都提出了强烈的客观需求。从经济领域来看，在3省的电子产品、服装、玩具、手机、汽车配件、机械设备、光伏产品、新能源汽车等超过万种产品的产能年年大幅增长的情况下，如何将这些产能运送到需要这些产能的国家和地区，是一个大问题。仅仅依靠传统的港口运输，一是运力不够，产品在宁波舟山港、上海港等港口的积压现象曾经十分严重；二是海运时间太长。于是，客观上就提出了通过跨境铁路运输来解决产品在港口积压、在企业库存的问题，中欧班列应运而生。其他领域也是类似情况。② 地方、企业、园区在过去10年"一带一路"建设中受益。不论到哪个地方调查，也不论是到哪个企业、哪个园区调查，笔者都发现过去10年这些地方、企业、园区已经从"一带一路"建设中获得了实实在在的好处，尽管受益多少不一，但都是获益者。像太仓市、连云港市、义乌市等都是"一带一路"建设的佼佼者、明星市，自然受益更多一些；像华为、正泰、乐土、卓志等企业，也都从"一带一路"建设中获益良多。③ 各方对于推进"一带一路"建设的积极性都很高。不论是政府主要领导，还是政府各部门、各行业的领导，还是企业的领导、或是个体创业者，都对推动"一带一路"建设这件事，认识高度一致，态度非常积极，情绪十分高涨，行动果断有力。总之就是积极性都很高，决心都很大，劲头都很足。

尽管在当前的发展过程中暂时遇到了一些问题，但这些都是发展过程中的问题，都是可以逐步在发展中解决的。由此可见，从现实需求、主观动因和过去10年的实施效果来看，"一带一路"建设具有客观必然性，是大势所趋。

第二个基本判断：在进一步推动共建"一带一路"高质量发展过程中，中央相关决策部门需要深入研究如何给地方授权和放权的问题，同时也要配套研究进一步从宏观层面做好协调工作的问题。

很显然，政府在推进"一带一路"建设工作中起着十分重要的引导作用，特别是中央政府；同时，市场在其中具有主导意义，企业则处于主体地位。只有三者实现良好的协同配合，才有利于促进高质量的"一带一路"建设事业发展。从实地调查的情况来看，由于3省的区域市场发展力量强劲，对"一带一路"建设的很多方面都提出了比较强烈的需求，但国家有关部门当前的引导性政策有些匹配不上。还是以中欧班列问题为例，尽管3省的需求都很强劲，但国家有关部门对3省的中欧班列开行数量配额都还是太少，而且3省都提到了建设中欧班列集结中心的要求，希望中欧班列实现从"点到点对接"向"枢纽对枢纽"对接的转型发展，这就需要国家有关部门完善相应的制度安排。因此，国家相关部门需要根据市场和企业的实际需求，在宏观引导和协调层面做些相应的政策调整。

当然，笔者只是以中欧班列运营过程中的两个具体问题为例来说明放权和授权这件事的，其核心要义在于，"一带一路"建设是新生事物，没有先例；因此，在其实践探索过程中，会不断地遇到与现有政策甚至管理体制与制度之间不相适应的问题——怎么办？笔者认为，要根据新时代我国全面构建开放发展新格局的要求，根据共建"一带一路"的客观需要，进一步地在开放发展方面放权，或者说是要在开放发展方面更多地授权给地方，真正让各地方大胆地试，大胆地闯，自主地改。笔者认为这不仅适用于自贸区建设，也适用于"一带一路"建设。同时，中央宏观决策部门，也要更好地发挥宏观协调的作用，协调好相关部门、协调好相关政策、协调好相关资源、协调好实施机制等。

5.2 5点具体建议

为了促进3省及其他地区"一带一路"建设在10年基础上实现更好发展，基于这次实地调研所得到的数据和信息及实际感受，笔者提出5点具体建议。

（1）增强"中欧班列"事务协调机制。鉴于中欧

班列是“一带一路”建设的旗舰项目，具有十分特殊的重要意义，同时也考虑到其发展的复杂性，笔者建议在中央层面建立一个专门处理“中欧班列”事务（主要是相关宏观协调事务）的协调机制，以更好地协调中央相关各主管部门之间、中央政府部门与相关央企之间、中央与地方之间、地方与地方之间等在这个问题上的各种关系。上面已经提到过的一些具体问题如班列开行额度的分配问题、集结中心建设问题等都需要中央有明确的态度并出台相应的政策措施。实际上，与中欧班列发展相关的问题还有很多。例如，民营企业参与“中欧班列”的问题。义乌市天盟公司已经开创性地在这方面做出了很有意义的探索，而且基于民营的“义新欧”中欧班列的实际运营效果很好，因此如果有新的民营企业进入“中欧班列”经营领域，中央是需要有明确的态度和政策的。又如，“中欧班列”集结中心建立后，很多企业向集结中心聚集，是否可以建立园区？如果形成“班列+园区”发展模式后，属于什么性质？如何指导其长远的健康发展？也都涉及放权与协调的统筹考虑问题。新的机制就应该就这些问题及延伸问题给出答案。

（2）在综合考虑战略需求和市场规律的基础上，根据10年来的共建经验，明确我国进一步推进“一带一路”建设的重点国家。在此基础上，鼓励和支持我国重点地区和重点企业根据自身实际需要，与部分共建国家共同协商在这些重点国家建设离岸中心，实现重要产业链的深度对接，打造“一带一路”经济发展大通道，促进“一带一路”国际经济大循环。

（3）要特别重视与共建国家中的发达国家开展深度合作。目前在共建国家群体中，共有35个发达国家，其经济、科技发展水平世界领先。要特别重视和加强与这些国家在高科技领域的合作，在这些国家建立研发中心、创新中心，以“一带一路”高科技发展引领共建“一带一路”实现高质量发展。

（4）创立“一带一路”建设融资新机制。在共建“一带一路”已推进10年的基础上，建议在我国的某个城市（需要另做专门的研究）建立一个“一带一路”股票交易所；该交易所按照相关国际规则，专营“一带一路”板块业务，吸引共建国家的优质企业进入中国的资本市场。这一方面有利于利用直接融资市场为“一带一路”建设提供资金需求，同时为国内外投资者提供新的投资机会；另一方面也有利于利用共建“一带一路”国际合作平台，推进我国资本市场的国际化发展。

（5）创建“一带一路”创新创业示范区（园）。“一带一路”建设事业是长远的事业，是面向未来的事业，在总结10年建设经验基础上，根据现实需要创建示范区（园）是一项有益的探索。建议结合《广州南沙深化面向世界的粤港澳全面合作总体方案》的基本定位，在广州南沙建立“一带一路”创新创业示范区，吸引重点共建国家的科学家、创业者尤其是年轻科学家和创业者到广州市南沙区创新创业，为共建“一带一路”提供持久发展新动能。

参考文献

1 江苏省统计局, 国家统计局江苏调查总队. 2022年江苏省国民经济与社会发展统计公报. (2023-03-03)[2023-09-28]. http://www.jiangsu.gov.cn/art/2023/3/3/art_60095_10786933.html.
Jiangsu Provincial Bureau of Statistics, Jiangsu Survey Team of the National Bureau of Statistics. 2022 Statistical Bulletin on Economic and Social Development of Jiangsu Province. (2023-03-03) [2023-09-28]. http://www. jiangsu. gov. cn/art/2023/3/3/art_60095_10786933.html.(in Chinese)

2 浙江省统计局. 浙江统计年鉴. (2022-10-11)[2023-09-28]. http://tjj.zj.gov.cn/col/col1525563/index.html.
Zhejiang Provincial Bureau of Statistics. Zhejiang Statistical Yearbook. (2022-10-11)[2023-09-28]. http://tjj.zj.gov.cn/col/col1525563/index.html.(in Chinese)

3 广东省统计局. 广东统计年鉴. (2022-10-25)[2023-09-28].

http://stats.gd.gov.cn/gdtjnj/.
Guangdong Provincial Bureau of Statistics. Guangdong Statistical Yearbook. (2022-10-25) [2023-09-28]. http://stats.gd.gov.cn/gdtjnj/.(in Chinese)

Practical exploration of the Belt and Road: Survey report from Jiangsu, Zhejiang and Guangdong provinces

HU Biliang

（Belt and Road School, Beijing Normal University, Beijing 100875, China）

Abstract Based on the field survey conducted in three provinces of Jiangsu, Zhejiang, and Guangdong of China, this report introduces systematically the major works that have been carried out by the local governments and enterprises during the 10 years after the Belt and Road Initiative was proposed by President Xi Jinping. These works include building up global Belt and Road transportation networks, promoting high quality development of CHINA RAILWAY Express (CR Express), establishing the Belt and Road industrial parks, improving international cooperation on production capacity, facilitating trade development, fostering mutual investments, strengthening scientific and technological cooperation, supporting key Belt and Road cities development, strengthening the Belt and Road cultural exchanges, providing better services to the Belt and Road works. This report also summarizes the major strategies and measures for implementing the Belt and Road projects, some of the difficulties in relation to the Belt and Road implementation are also discussed, while some of the important future works have been introduced as well. The field survey shows clearly that the implementation of the Belt and Road Initiative in the three provinces represents the objective requirements of the economic and social developments of the region, while it also benefits to the relevant countries, thus the future of the Belt and Road is promising and bright. However, the current strategies and policies need also to be further improved to overcome the current difficulties and problems and guarantee the long-term sustainable development of the Belt and Road, such as to improve the coordination between the central government and the local governments, build up more open development channels between China and other Belt and Road countries and regions, improve financing mechanism for the Belt and Road projects, etc.

Keywords the Belt and Road, practical exploration, Jiangsu Province, Zhejiang Province, Guangdong Province, global transportation network, CR Express, strategic plan, macro coordination

胡必亮 北京师范大学一带一路学院执行院长，新兴市场研究院院长，经济学教授。曾任世界银行经济学家，法国兴业证券亚洲公司首席中国经济学家兼该公司驻北京首席代表，中国社会科学院研究员兼中国社科院研究生院教授。主要从事发展经济学、"一带一路"经济、新兴市场经济方面的研究。E-mail: hubiliang@bnu.edu.cn

HU Biliang Executive Dean of Belt and Road School (BRS) as well as the Dean of Emerging Markets Institute (EMI) of Beijing Normal University, Professor of economics of the University. Before his professorship, he was the Chief China Economist of SG Securities Asia, as well as the Chief Representative of the company in Beijing for 4 years. He also worked with the World Bank as an economist for three years in 1990s. He used to also teach development economics in the Chinese Academy of Social Sciences as an Economics Professor of the Academy. His main academic interests are development economics, Belt and Road economics, emerging market economies, etc. E-mail: hubiliang@bnu.edu.cn

■责任编辑：张帆